

PERANAN KOMITE HUKUM ORGANISASI PENERBANGAN SIPIL INTERNASIONAL DALAM PENGEMBANGAN HUKUM UDARA

Oleh : K. Martono

1. PENDAHULUAN

Pada tanggal 7 Desember 1944, di Chicago, Amerika Serikat ditandatangani suatu konvensi penerbangan sipil internasional (Convention on International Civil Aviation). Konvensi tersebut boleh dikatakan sebagai konstitusi dari pada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (International Civil Aviation Organization—ICAO) yang berkantor besar di Montreal, Canada.

Salah satu pasal konvensi tersebut menetapkan pembentukan suatu organisasi yang bertujuan antara lain mengembangkan prinsip-prinsip dan teknik navigasi udara internasional, memelihara dan mengembangkan angkutan udara internasional yang menjamin keselamatan, kelancaran serta ketepatan penerbangan, mengembangkan design pesawat udara sesuai dengan kemajuan teknologi penerbangan untuk keperluan perdamaian, menggalakkan dan meningkatkan jalan udara internasional (*international airways*), pelabuhan udara, fasilitas navigasi udara internasional, memenuhi kebutuhan angkutan udara internasional secara aman, teratur, ekonomis serta mencegah pemborosan disebabkan oleh persaingan yang tidak sehat, menjamin setiap negara anggauta mempunyai kesempatan yang adil dan sama dalam pengoperasian pesawat udara dalam penerbangan internasional, menghindari tindakan-tindakan yang bersifat diskriminatif antara ne-

Guna mencapai tujuan sebagaimana tersebut diatas, konvensi telah melengkapi suatu badan yang terdiri dari Sidang Umum (*General Assembly*), Badan Harian (*Council*), Komisi Navigasi Udara (*Air Navigation Commission*) dan badan-badan lain yang perlu dibentuk. Berdasarkan ketentuan tersebut, Sidang Umum ICAO yang pertama pada tanggal 23 Mei 1947, mengesahkan resolusi yang membentuk Komite Hukum didalam tubuh organisasi dan sekaligus membubarkan *Comite International Techniques Experts Jurisdiques Aerien (CITEJA)*.

Maksud tulisan ini adalah menguraikan peranan Komite Hukum didalam mengembangkan hukum udara, khususnya hukum udara internasional. Untuk maksud tersebut, terlebih dahulu dikemukakan asal mula Komite Hukum agar dapat mengerti dengan baik fungsi dan tugasnya secara jelas. Kemudian berturut-turut diuraikan dasar hukum pembentukan Komite Hukum, tugas dan fungsinya, komposisi anggautanya, program kerja, sidang, tata cara pengesahan serta hasil kerja Komite Hukum. Pada akhir tulisan disertakan kesimpulan.

2. PERKEMBANGAN KOMITE HUKUM

Sebelum dibentuk Komite Hukum didalam tubuh organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), telah berdiri *Comite International Tech-*

amandemen (*amendment*) dari pada konvensi Paris 1919, di samping itu, CITEJA juga menangani masalah Hukum udara perdata internasional yang timbul sebagai akibat pengoperasian pesawat udara di dalam penerbangan internasional.

Sebagai akibat adanya pengoperasian pesawat udara di dalam penerbangan internasional berdasarkan konvensi Paris 1919, timbul masalah hukum udara perdata internasional. Bilamana tiap-tiap negara yang mengoperasikan pesawat udara dalam penerbangan internasional memperlakukan hukum nasional masing-masing, maka akan timbul kekacauan di dalam hukum udara perdata internasional. Oleh karena itu, perlu adanya suatu konvensi yang mengatur dan berlaku terhadap angkutan udara internasional. Untuk maksud itu pemerintah Perancis, berdasarkan rekomendasi sidang negara anggauta konvensi Paris 1919, membentuk CITEJA.

Tugas utama CITEJA adalah mempelajari berbagai masalah hukum udara perdata internasional, menyiapkan teks konvensi untuk disahkan di dalam konperensi internasional, mengembangkan serta pembinaannya. Sesuai dengan tugas CITEJA tersebut, pada tanggal 25 Oktober 1925, CITEJA mengadakan sidang yang membahas rancangan konvensi tentang tanggung jawab pengangkut, yang berhasil disahkan dan ditanda tangani pada tahun 1929 dengan nama konvensi Warsaw 1929.

Sejak berdirinya CITEJA sampai dibubarkan pada tahun 1946, telah mengadakan 16 kali sidang paripurna yang telah mengesahkan 4 konvensi internasional, Konvensi-konvensi tersebut antara lain : konvensi Warsaw 1929 tentang : "*Convention for the Unfication of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air*" konvensi Roma 1933 tentang "*The*

konvensi tentang : "*The Unfication of Certain Rules Relating to the Pre-cautionary Attachment of Aircraft 1933*" dan konvensi tentang : "*The Unfication of Certain Rules Relating to the Assistance and Salvage of Aircraft or by Aircraft at Sea of Brus-sel 1938*".

Sebelum kelahiran ICAO, tugas CITEJA diambil alih oleh Organisasi Penerbangan Sipil Sementara (PICAO) sejak tahun 1946. Sesudah kelahiran ICAO pada tanggal 4 April 1947, tugas tersebut diambil alih oleh Komite Hukum yang dibentuk berdasarkan resolusi yang disahkan pada sidang umum ICAO yang pertama.

3. DASAR HUKUM PEMBENTUKAN KOMITE HUKUM

Konvensi Chicago 1944, sebagai konstitusi organisasi penerbangan sipil internasional (ICAO), tidak secara tegas menyebutkan pembentukan Komite Hukum. Konvensi tersebut mengatakan bahwa ICAO terdiri dari Sidang Umum (*General Assembly*), Badan Harian (*Council*) serta badan-badan lain yang perlu dibentuk. Diantara badan-badan tersebut, Sidang Umum mempunyai wewenang tertinggi.

Berdasarkan wewenang tertinggi tersebut, Sidang Umum ICAO yang pertama telah mengesahkan suatu resolusi pembentukkan Komite Hukum, hal ini berbeda dengan Komisi Navigasi Udara. Badan tersebut terakhir ini dibentuk berdasarkan pasal yang secara tegas disebutkan di dalam konvensi Chicago 1944. Walaupun Komite Hukum tidak terlepas dari pengawasan Badan Harian (*Council*), karena *Council* merupakan suatu badan yang melakukan tugas sehari-hari organisasi penerbangan sipil.

4. TUGAS DAN FUNGSI KOMITE HUKUM

Sesuai dengan resolusi sidang umum

- a. Sebagai penasihat Badan Harian (*Council*) masalah-masalah mengenai interpretasi serta perubahan (*amendment*) dari pada konvensi internasional;
 - b. Mempelajari dan memberi rekomendasi kepada Badan Harian (*Council*) atau Sidang Umum (*General Assembly*) masalah-masalah yang berkenaan hukum udara publik internasional.
 - c. Dengan pengarahan Sidang Umum atau Badan Harian atau inisiatif Komite Hukum untuk mempelajari masalah-masalah hukum udara perdata internasional yang menyangkut penerbangan sipil internasional, menyiapkan rancangan (*draft*) konvensi hukum udara internasional;
 - d. Mewakili badan Harian (*Council*) dalam sidang-sidang dengan organisasi-organisasi internasional lain dan lain-lain kegiatan yang berkenaan dengan hukum udara internasional.
- Dari tugas dan fungsi tersebut diatas, ternyata bahwa Komite Hukum mempunyai fungsi dan tugas yang lebih luas dari pada CITEJA. Fungsi dan tugas CITEJA hanya terbatas pada persoalan hukum udara perdata internasional dan amandemen konvensi Paris 1919, sedangkan Komite Hukum disamping amandemen konvensi Chicago 1944, juga meliputi hukum udara publik internasional serta perdata internasional.

5. KOMPOSISI KOMITE HUKUM

Komite Hukum ICAO terdiri dari ahli hukum yang ditunjuk dan mewakili negara anggauta. Berbeda dengan CITEJA, walaupun anggautanya ditunjuk oleh negara anggauta, mereka bertindak sebagai pribadi (*personel capacity*), tidak mewakili negara mereka.

Mula-mula para anggauta Komite Hukum tidak selalu ahli hukum, tetapi setelah diadakan perdebatan, Komite Hukum memberi rekomendasi

hukum. Namun demikian, negara anggauta boleh mengajukan peserta yang bukan serjana hukum sebagai penasihat teknis Komite Hukum.

Komite Hukum memilih petugas mereka sendiri dari perwakilan negara. Petugas tersebut terdiri dari seorang Ketua dan 3 orang wakil Ketua. Jabatan tersebut diadakan secara bergilir sehingga meliputi berbagai negara yang berbeda sistem hukum mereka.

Setiap perwakilan negara anggauta berhak satu suara. Pengamat (*observer*) tidak berhak memperoleh suara. Pada umumnya keputusan Komite Hukum berdasarkan suara terbanyak (*majority vote*). Walaupun demikian tidak semua keputusan dapat diambil berdasarkan suara terbanyak. Sebagai contoh, pada saat membahas rancangan Konvensi Roma 1952 yang berlangsung di Mexico City tahun 1951. Komite Hukum tidak sanggup mengesahkan suatu keputusan dan menyerahkan kepada Badan Harian (*Council*) untuk memutuskan apakah rancangan tersebut dapat diajukan kepada sidang umum atau tidak.

6. PROGRAM KERJA KOMITE HUKUM

Program kerja Komite Hukum disusun setelah memperoleh pengesahan/persetujuan Badan Harian (*Council*). Masalah hukum disusun berdasarkan prioritas sesuai dengan pengarahan sidang umum atau *Council*. Dalam keadaan mendesak, program kerja dapat tertunda-tunda bilamana ada suatu pengarahan dari sidang umum yang harus segera diselesaikan. Sebagai contoh, rancangan konvensi tentang: "*Legal Status of Aircraft Commander*" telah disingkirkan terlebih dahulu karena Komite Hukum harus segera menggarap konvensi Tokyo 1963.

Program kerja umum Komite Hukum disusun untuk selama tiga tahun. Berdasarkan resolusi sidang umum ke-23 yang berlangsung pada tahun

Prioritas A :

- a. *Legal Status of Aircraft Commander* ;
- b. *Liability of Air Traffic Control Agencies* ;
- c. *Aerial Collisions* ;
- d. *Study of the Status of the instruments of the "Warsaw System"*.

Perioritas B :

- Problems of Liability for Damage Caused by Noise and Sonic Boom.*

7. SIDANG KOMITE HUKUM

Biasanya Komite Hukum mengadakan sidang sekali dalam satu tahun atau sidang-sidang darurat dapat dilakukan atas pengarahannya sidang umum atau *Council*. Dalam praktek, sejak tahun 1947 s/d 1978, baru sidang 23 kali. Namun demikian bukan berarti mubazir (*idle*) sebab Komite Hukum juga mengikuti sidang sidang internasional lainnya.

Sidang umumnya berakhir selama 3 minggu, ditempat sesuai dengan pengarahannya sidang umum atau *Council*. Dahulu ada kecenderungan sidang selalu berlangsung jauh dari markas besar ICAO tetapi akhir-akhir ini sering sidang diselenggarakan di Montreal, kantor besar ICAO.

Bilamana dipandang perlu, Komite Hukum dapat membentuk Sub Komite atau Kelompok Kerja Ahli Hukum (*Legal Experts*) yang bersifat sementara, untuk mempelajari masalah-masalah hukum tertentu.

8. TATA CARA PENGESAHAN KONVENSI

Tata cara pengesahan konvensi diatur di dalam petunjuk pelaksanaan yang disahkan oleh sidang umum pertama tahun 1947 dan diperbaiki pada tahun 1953. Bilamana Komite Hukum telah selesai menyusun rancangan konvensi dan telah matang maka rancangan

sebut menyampaikan kepada negara anggauta maupun organisasi internasional untuk memberi kesempatan komentar mereka.

Rancangan konvensi tersebut dapat dimasukkan dalam agenda sidang umum agenda dalam sidang umum luar biasa. di dalam praktek sidang dilakukan sesuai dengan kebiasaan yang dilakukan oleh CITEJA. Kebiasaan tersebut adalah teks rancangan terakhir dibahas dalam konperensi diplomatik. Badan Harian dapat mengundang negara bukan anggauta maupun organisasi-organisasi internasional yang mempunyai kepentingan untuk ikut serta dalam konperensi.

9. KONVENSI-KONVENSI PENTING YANG DIBAHAS KOMITE HUKUM

Konvensi-konvensi internasional yang menyangkut hukum udara internasional, sebagai hasil kerja Komite Hukum adalah, konvensi Geneva 1948, konvensi Roma 1952, Protokol Den Haag 1955, konvensi Guatemala City 1971, protokol Montreal 1975 dan 1978. Disamping hukum udara perdata internasional, komite Hukum juga menghasilkan konvensi hukum udara publik internasional seperti Konvensi Tokyo 1963, Den Haag 1970 dan konvensi Montreal 1971.

9.1. KONVENSI GENEWA 1948

Konvensi Geneva 1948 tentang "*Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft*". Rancangan konvensi mengenai hak-hak kebendaan atas pesawat udara tersebut telah disiapkan oleh CITEJA. Setelah terbentuknya PICAQ pada tahun 1946 rancangan tersebut diambil alih oleh PIACAO. Pada tahun 1948, rancangan tersebut disempurnakan oleh Komite Hukum ICAO yang beranggotakan di-

Konvensi tersebut yang disahkan pada tahun 1948, antara lain mengatur :

a. Perlindungan kreditur yang meminjamkan uang dengan jaminan pesawat udara a.l. :

— melindungi pihak ketiga terhadap jaminan-jaminan hutang yang tersembunyi ;

— melindungi kreditur dengan memberikan hak untuk didahulukan piutangnya terhadap pihak ketiga ;

— memudahkan proses balik nama atas pesawat udara dari pendaftaran di suatu negara ke negara lain ;

b. Hak-hak yang dilindungi oleh konvensi adalah :

— *mortgage*, hipotik dan jaminan-jaminan lain yang serupa ;

— Hak pemilikan ;

— Hak menguasai pesawat udara dengan sewa yang lebih dari 6 bulan.

c. Sebagai persyaratan untuk melindungi hak-hak tersebut jaminan harus didaftarkan pada kantor pencatatan menurut hukum nasional masing-masing yang terbuka untuk umum agar mengetahui adanya jaminan. Konvensi tersebut pada saat ini beranggotakan 45 negara anggota ICAO, di mana Indonesia belum menjadi anggota.

9.2. KONVENSI ROMA 1952

Sub Komite Hukum dari Komite Hukum masing-masing pada tahun 1947 dan 1948, membahas revisi dari konvensi Roma 1933 dan protokolnya tahun 1938. Pembahasan lebih lanjut dilakukan di Taormina pada tahun 1950 oleh Komite Hukum. Tetapi revisi Taormina tersebut dikecam oleh Komisi Hukum sidang umum. Pada tahun 1951, rancangan Taormina diperbaiki di Mexico City yang kemudian

Konvensi yang berjudul : "*Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*" antara lain mengatur perlindungan pihak ketiga di darat yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat udara asing yang menjatuhinya, dengan memberikan ganti rugi maksimal bagi yang meninggal dunia sebesar US\$ 32.000. Untuk kerugian material yang diderita, ditetapkan sebagai berikut :

— US\$ 32.000 untuk pesawat udara yang beratnya kurang dari 1.000 kg
US\$ 32.000 + 25,6 per kg untuk pesawat udara yang beratnya 1.000 s/d 6.000 kg ;

— US\$ 160.000 + US\$ 16 per kg untuk pesawat udara yang beratnya 6.000 kg s/d 20.000 kg ;

— US\$ 384.000 + US\$ 9,6 per kg untuk pesawat udara yang beratnya 20.000 kg s/d 50.000 kg ;

— US\$ 672.000 + US\$ 6,4 per kg untuk pesawat udara yang beratnya diatas 50.000 kg.

Jumlah ganti rugi tersebut berdasarkan protokol Montreal 1978, berubah sebagai berikut :

— 300.000 SDR untuk pesawat udara yang beratnya kurang dari 2.000 kg ;

— 300.000 SDR + 175 SDR per kg untuk pesawat udara yang beratnya 2.000 S/d 6.000 kg ;

— 1.000.000 SDR + 62,5 SDR per kg untuk pesawat udara yang beratnya 6.000 kg s/d 30.000 kg ;

— 2.500.000 SDR + 65 SDR per kg untuk pesawat udara yang beratnya diatas 30.000 kg ;

9.3. PROTOKOL DEN HAAG 1955

Protokol ini mengenai "*Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air*, Signed on 12 October 1929 at Warsaw. Protokol tersebut bermaksud memperbaiki konvensi Warsaw 1929 dengan menaikkan batas ganti rugi maksimum dari

lang. Sebagaimana diketahui bahwa jumlah ganti rugi menurut konvensi Warsaw 1929, pada tahun 1955 dirasa sudah tidak memadai lagi.

Walaupun jumlah maksimum ganti rugi tersebut telah dinaikkan dengan 100%, Amerika Serikat masih memandang terlalu rendah, sehingga pada tahun 1966 terpaksa mensyaratkan bagi setiap perusahaan penerbangan yang dari/ke Amerika Serikat harus menanda tangani Montreal Agreement of 1966.

Protokol Den Haag yang mulai berlaku 1 Agustus 1963, pada saat ini telah berangautakan 98 negara anggota ICAO, sedangkan Indonesia belum menjadi anggota protokol tersebut, telah lama disadari oleh CITEJA bahwa jumlah ganti rugi Warsawa perlu diperbaiki. Hal ini dibuktikan dengan study yang dilakukan oleh CITEJA dan menyiapkan rancangan revisinya.

Rancangan tersebut diteruskan oleh Komite Hukum yang diserahkan pada sidang Komite Hukum di Rio De Janeiro tahun 1953. Di dalam sidang tersebut diputuskan bahwa dari pada membuat rancangan konvensi baru lebih baik merubah konvensi Warsaw 1929, oleh karena itu menyerahkan kembali kepada ICAO Council untuk menyiapkan perubahan Warsaw 1929. Hasilnya diserahkan pada konperensi diplomatik mengenai hukum udara internasional di Den Haag 1955.

9.4. MONTREAL AGREEMENT 1966

Pada tanggal 15 Nopember 1965, Amerika Serikat mengundurkan diri dari keanggotaan konvensi Warsaw 1929. Alasannya cukup sederhana, yaitu bahwa jumlah ganti rugi yang diterima oleh penumpang yang meninggal dunia. Menurut konvensi Warsaw 1929 tidak cukup melindungi kepentingan penumpang yang meninggal dunia.

mikian pula organisasi penerbangan sipil internasional, merasa khawatir dengan pengunduran tersebut. Guna mencegah pengunduran tersebut. Guna nisasi penerbangan sipil internasional menyelenggarakan sidang khusus pada tanggal 1 Februari 1966.

Setelah cukup lama mengadakan perdebatan didalam sidang tersebut, atas usul IATA disetujui keputusan sementara sebagai berikut :

- a. jumlah ganti rugi penumpang yang meninggal dunia dinaikkan menjadi US\$ 75.000 dengan kemungkinan penumpang dapat memberi asuransi tambahan ;
- b. jumlah ganti rugi tersebut diatas termasuk biaya pengadilan dan biaya-biaya lain, sedangkan jumlah ganti rugi tanpa biaya pengadilan US\$ 58.000,
- c. bagi mereka yang sengaja menyabot tidak berhak memperoleh ganti rugi ;
- d. Semua perusahaan penerbangan dari/ke wilayah Amerika Serikat harus menanda tangani Montreal Agreement 1966.

Dengan adanya kompromi tersebut, Amerika Serikat menarik kembali surat Pengunduran diri keanggotaan konvensi Warsaw 1929. Sebagai akibat adanya Montreal Agreement of 1966, ICAO Council memerintahkan Komite Hukum untuk mempelajari kembali kemungkinan menaikkan batas maksimum ganti rugi. Komite Hukum membentuk Sub Komite Ahli yang anggotanya terdiri dari ahli ekonomi angkutan udara dan ahli hukum udara.

9.5. PROTOKOL GUATEMALA 1971

Setelah Amerika Serikat menarik kembali nota pengunduran diri sebagai anggota konvensi Warsaw 1929, ICAO Council merasa perlu mena-

kan Komite Hukum untuk menyusun rancangan perubahan konvensi Warsaw 1929 secara menyeluruh. Menyadari kesulitan yang dihadapi masalah-masalah diberbagai negara, rancangan tersebut berulang kali dikirim kenegara anggota untuk memperoleh komentar mereka. Dalam hubungan dengan tugas tersebut, sidang umum ICAO pada tahun 1968 telah menetapkan batas waktu penyusunan rancangan perubahan yaitu pada tahun 1970.

Sebagai tindak lanjut dari resolusi Res. 16-35 (1968) Sub Komite Hukum di dalam sidang ke-17 telah berhasil menyusun suatu laporan kepada ICAO Council yang kemudian diadakan konferensi diplomatik pada bulan Februari 1970 di Guatemala City. Rancangan perubahan tersebut disiapkan oleh Sub Komite Hukum yang sidangnya dihadiri oleh 42 negara, 6 organisasi internasional. Tugas berat tersebut dapat disiapkan dalam waktu 3 minggu.

Didalam pembahasan rancangan perubahan tersebut ada dua kelompok yang saling bertentangan yaitu pihak kelompok Eropah yang diwakili oleh Perancis dan Itali sedangkan dipihak lain dipimpin oleh Amerika Serikat disokong negara-negara dibawah pengaruhnya. New Zealand mengusulkan kompromi antara kedua kelompok yang saling bertentangan tersebut. Dengan adanya kompromi tersebut, rancangan perubahan dengan mudah dapat diselesaikan.

Secara garis besarnya, perubahan tersebut meliputi sistem tanggung jawab mutlak (*absolute liability system*) batas tanggung jawab, penyederhanaan dokumen pengangkutan, yurisdiksi dan lain-lain. Mengenai batas tanggung jawab pengangkut, terhadap penumpang yang meninggal dunia sejak protokol Den Haag 1955 selalu naik.

Jumlah ganti rugi penumpang yang meninggal dunia menurut konvensi

20.000 atau 250.000 Poincare Franc (PF) menurut protokol Den Haag 1955, kemudian meningkat lagi menjadi US\$ 75.000 (termasuk biaya pengadilan) dan US\$ 58.000 (tidak termasuk biaya pengadilan) menurut Montreal Agreement of 1966 bagi pesawat udara yang terbang dari/ke atau melakukan pendaratan di wilayah Amerika Serikat.

Jumlah maksimum ganti rugi yang ditetapkan oleh protokol Guatemala adalah US\$ 100.000 (tidak termasuk biaya pengadilan) atau US\$ 120.000 (termasuk biaya pengadilan) bilamana protokol tersebut sudah berlaku. Jumlah ganti rugi tersebut akan ditinjau kembali sesudah 5 tahun dan 10 tahun sejak berlakunya protokol. Tetapi protokol tersebut mensyaratkan agar protokol berlaku harus terlebih dahulu diratifikasi oleh 30 negara, termasuk Amerika Serikat dan 4 negara Eropah yang mewakili, setidaknya 40% dari seluruh angkutan udara internasional.

9.6. PROTOKOL MONTREAL 1975

Perubahan konvensi Warsaw 1929 oleh protokol Guatemala 1971, hanya mengenai penumpang. Sedangkan mengenai cargo tidak diadakan perubahan. Perubahan tersebut hanya mengenai penyederhanaan yang dilakukan oleh protokol Den Haag 1955.

Ketentuan-ketentuan yang mewajibkan adanya dokumen dikurangi sekedar yang diperlukan untuk mengetahui adanya batas tanggung jawab

Dengan tidak adanya perubahan terhadap cargo, timbul dua sistem tanggung jawab yang berbeda di dalam satu konvensi yaitu tanggung jawab untuk penumpang dan barang yang berbeda. ICAO Council merasa perlu mempelajari agar jangan sampai dalam satu konvensi terjadi dua sistem tanggung jawab yang berbeda.

Oleh karena itu, ICAO Council memerintahkan Sub Komite Hukum

Sebagai tindak lanjut Sub Komite Hukum menyiapkan rancangan protokol yang disahkan dalam sidang diplomatik hukum udara di Montreal 1975. Sidang diplomatik hukum udara tersebut mengesahkan protokol tambahan (*additional protocol*) 1 s/d 3, protokol no. 4 mengenai perubahan jumlah ganti rugi untuk barang setiap kg.

Protokol tambahan no. 1 s/d 3 mengenai perubahan nilai tukar uang. Sebagaimana diketahui, bahwa nilai tukar uang menurut konvensi Warsaw 1929 dihitung dengan nilai uang *Poincare France* (PF) yang dianggap stabil. Kestabilan tersebut terganggu akibat goncangan ekonomi internasional.

Sebenarnya, masalah kegoncangan nilai uang telah diperhatikan oleh IMF (*International Monetary Fund*) sejak tahun 1968. Badan ini telah menciptakan suatu sistem perhitungan nilai uang yang dikenal dengan *Special Drawing Rights* (SDR). Cara ini sangat sederhana dan tidak memerlukan perhitungan sendiri, cukup telepon Bank untuk mengetahui berapa nilai SDR setiap hari. Nilai tersebut berubah naik maupun turun setiap harinya. Pada waktu itu nilai 1 P.F. (*Poincare Franc*) = 0.066 SDR = US\$ 1.20 Jadi perhitungan ganti rugi menurut protokol Montreal 1975 sebagai berikut :

- 1). Ganti rugi menurut konvensi Warsaw 1929 adalah 125.000 PF = 8,300 SDR atau US\$ 10.000
- 2). Ganti rugi menurut protokol Den Haag 250.000 PF = 16,600 SDR atau US\$ 20.000
- 3). Ganti rugi menurut protokol Guatemala untuk penumpang = 1.500.000 PF = 100.000 SDR atau US\$ 120.000
- 4). Ganti rugi untuk cargo menurut protokol Montreal 1975 = 250 PF = 17 SDR atau US\$ 20 untuk tiap kg barang

"*The convention on offences and certain other acts committed on board aircraft*" disahkan di dalam komperensi hukum udara internasional yang berlangsung di Tokyo pada bulan Agustus - September 1963. Konvensi tersebut terdiri dari 7 bab masing-masing mengenai ruang lingkup berlakunya konvensi, yurisdiksi, kewenangan kapten pesawat udara, perbuatan melawan hukum, hak dan kewajiban negara anggota, ketentuan-ketentuan lain dan penutup.

Didalam pasal 1 konvensi tersebut dikatakan bahwa konvensi berlaku terhadap perbuatan pelanggaran atau tindakan-tindakan tertentu di dalam pesawat udara, apakah kejahatan maupun bukan asal membahayakan penumpang barang maupun keselamatan penerbangan. Perbuatan tersebut harus berlangsung selama pesawat udara dalam penerbangan.

Apa yang disebut dalam penerbangan dikatakan bahwa sejak pesawat udara siap tenaganya untuk tinggal landas sampai pendaratan selesai. Apa yang disebut suatu pelanggaran konvensi tidak menjelaskan lebih lanjut. Hal tersebut diserahkan pada hukum nasional masing-masing negara anggota.

Mengenai yurisdiksi dikatakan bahwa negara dimana pesawat udara didaftarkan mempunyai yurisdiksi. Negara-negara anggota lain tidak boleh menuntut yurisdiksi kecuali dalam hal-hal tertentu yang disebutkan didalam konvensi. Negara anggota tidak boleh memaksa pesawat udara yang dibajak semata-mata dengan maksud agar dapat melakukan yurisdiksinya.

Konvensi tersebut juga mengatur kewenangan kapten pesawat udara. Kapten pesawat udara mempunyai kewenangan kepolisian. Ia berhak menurunkan orang yang dicurigai melakukan kejahatan, dapat menahan serta melakukan tindakan-tindakan tertentu guna mencegah perbuatan pelanggaran

Disamping itu negara dimana pelaku pelanggaran diturunkan wajib melakukan tindakan-tindakan tertentu guna pemeriksaan lebih lanjut. Negara tersebut berhak menahan serta mengadakan pemeriksaan, menghubungi perwakilan negara dimana orang tersebut mempunyai kewarganegaraan. Tetapi tindakan tersebut hanya bersifat sementara sampai saat extradisi dilakukan atau menuntut hukuman pelaku tersebut. Negara tersebut harus mengizinkan pesawat udara untuk meneruskan perjalanannya serta harus membantu agar semua barang di dalam pesawat dapat dikembalikan kepada yang berhak.

Masalah lain yang perlu dikemukakan adalah masalah extradisi. Konvensi tidak mengatur lebih lanjut masalah extradisi, sehingga tidak kewajiban bagi negara yang bersangkutan untuk melakukan extradisi.

Dalam hal demikian, extradisi tergantung dari perjanjian extradisi timbal balik antara negara yang meminta extradisi dan negara yang diminta untuk mengextradisi.

9.8. Konvensi Den Haag 1970

Konvensi Den Haag 1970 dimaksudkan untuk menyempurnakan kelemahan-kelemahan konvensi Tokyo 1963. di atas dikatakan menurut konvensi Tokyo 1963 bahwa yang dimaksud dengan "Dalam penerbangan" adalah saat dimana pesawat mulai tinggal landas sampai mendarat berakhir. Hal ini jelas tidak memuaskan karena kejahatan dapat dilakukan pada saat sebelum tinggal landas, antara tempat pesawat udara diparkir sampai ujung landasan. Oleh karena itu pengertian "Dalam penerbangan" diperluas sejak saat semua pintu luar ditutup yang diikuti dengan embarkasi saat pintu luar dibuka diikuti dibarkasi para penumpang.

Di samping perluasan tersebut masalah

lenggara extradisi pelaku kepada negara dimana pesawat udara didaftar. Masalah extradisi menimbulkan permasalahan yang ruwet, antara pro dan kontra.

Dengan ketentuan extradisi timbul kesan adanya suatu perjanjian extradisi secara multilateral. di dalam pelaksanaannya, extradisi ditafsirkan yang diatur dalam konvensi Den Haag 1970 adalah penahan pelaku oleh negara dimana pembajak mendarat, pemeriksaannya, penuntutan, penghukuman, kewajiban negara anggota dan lain-lain.

9.9. Konvensi Montreal 1971

Para pelaku kejahatan penerbangan sipil menyadari bahwa langkah-langkah pemberantasan kejahatan makin ketat baik dibidang hukum maupun secara fisik. Semula sasaran adalah terhadap pesawat udara baik selama penerbangan maupun selama masih di darat, kemudian beralih pada sarana yang diperlukan guna penerbangan.

Sasaran tersebut ditujukan kepada alat-alat bantu penerbangan baik berupa alat bantu navigasi, radio, tower, ILS, gedung terminal dan lain-lain. Untuk menanggulangi hal ini, pada tahun 1971 telah disahkan suatu konvensi tentang pemberantasan perbuatan-perbuatan melawan hukum yang membahayakan keselamatan penerbangan sipil yang biasa disebut konvensi Montreal 1971.

Konvensi tersebut disiapkan oleh Komite hukum sesuai dengan instruksi sidang umum ICAO pada tahun 1970. Sidang tersebut menginstruksikan agar Komite Hukum menyiapkan konvensi yang memberantas perbuatan-perbuatan melanggar hukum yang diatur di dalam konvensi Tokyo 1963 maupun konvensi Den Haag 1970, mengenai kejahatan penerbangan sipil.

Konvensi mengancam hukuman terhadap perbuatan-perbuatan yang bermaksud membahayakan keselamatan

menghancurkan atau merusak alat bantu navigasi, komunikasi dan lain-lain. Mereka diancam dengan hukuman yang berat.

10. Kesimpulan

Dari uraian tersebut, ternyata bahwa Komite Hukum ICAO telah banyak

menghasilkan suatu konvensi-konvensi internasional, baik perdata internasional maupun dibidang hukum udara publik internasional. Di samping itu, Komite Hukum juga telah ikut serta di dalam menangani perkembangan hukum angkasa luar yang ditangani oleh PBB.

Daftar bacaan.

1. GERALD, F.F.G. *Toward Legal Suppression of Act Against Civil Aviation*. Int. Conciliation Vol 584 - 587 pp. 42 - 82 (1971 - 1972)
2. DINSTEIN, Y. *Criminal Jurisdiction Over Aircraft Hijacking* Israel Law Review Wol. 7, pagi 195 (1972)
3. Mc. MAHON, J.P. *Air Hijacking : Extradition as a Deterent* George town Law Journal Vol. 58 Page 1135 (1970)
4. MATTE, N.M. *Treatise on : Ai*
4. MATTE, N.M. *Treatise on : Air Aeronautical Law* Toronto : The Cars well Co, Ltd (1981)
5. ICAO DOC. 9327, *Annual Report of the Council 1980 Documentation for the session of the Assembly 1983* Montreal : 1981.
6. *Himpunan Peraturan dibidang Perhubungan Udara* Jilid II, Edisi 1979. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

BHAKTI - DHARMA - WASPADA

HARGA
BEM
SEDANG
DIGODOG

MATENGNYA
PASTI NAIK
TO PAK !!!

